ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. Φύλλου 264

22 Δεκεμβρίου 2011

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4033

Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου - Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΜΕΡΟΣ Α΄

**Άρθρο 1
(Άρθρο 1 της Οδηγίας)
Αντικείμενο**

1. Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 «για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» (ΕΕ L 131/114/ 28.5.2009), οι οποίες ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 49/2005 (Α΄ 66) και το π.δ. 314/2001 (Α΄ 212) αντίστοιχα, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια ναυσιπλοΐας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, μέσω:

α. Της διευκόλυνσης της ταχείας διεξαγωγής των διερευνήσεων ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της κατάλληλης ανάλυσης έπειτα από ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα προκειμένου να διαπιστωθούν τα αίτια που τα προκάλεσαν.

β. Της εξασφάλισης έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα αποτελέσματα των ερευνών θεμάτων ασφάλειας και της υποβολής προτάσεων για τη λήψη διορθωτικών μέτρων.

2. Οι διερευνήσεις ασφάλειας ναυτικών ατυχημάτων που διενεργούνται σύμφωνα με τον παρόντα δεν συνδέονται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών.

α. Σύμφωνα με τα ανωτέρω είναι ανεξάρτητες ιδίως από τη διαδικασία ερευνών που προβλέπει το ν.δ. 712/1970 (Α΄ 237).

β. Η «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων» υποβάλλει πλήρη αναφορά αναφορικά με τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, ασχέτως αν από τα πορίσματα θα μπορούσε να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα.

**Άρθρο 2
(Άρθρο 2 της Οδηγίας)
Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα:

α. στα οποία εμπλέκεται πλοίο, το οποίο φέρει την ελληνική σημαία,

β. τα οποία συμβαίνουν σε πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, εντός των εσωτερικών υδάτων και αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας, όπως αυτά ορίζονται στη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS),

γ. τα οποία αφορούν άλλα ουσιαστικά συμφέροντα του Ελληνικού Κράτους.

2. Θεωρούνται ότι αφορούν ουσιαστικά συμφέροντα του Ελληνικού Κράτους ιδίως τα ναυτικά ατυχήματα που οι συνέπειές τους επεκτείνονται καθ' οιονδήποτε τρόπο στην Ελλάδα ή αφορούν σε Έλληνες πολίτες ή κατόχους ελληνικών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

3. Ο παρών δεν εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα που αφορούν:

α. πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία και άλλα πλοία, την κυριότητα ή τη διαχείριση των οποίων έχει το Ελληνικό Κράτος ή κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο για την παροχή δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών,

β. μη μηχανοκίνητα πλοία, ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται εμπορικά, εκτός εάν είναι στελεχωμένα ή πρόκειται να στελεχωθούν με πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς,

γ. σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που πλέουν σε εσωτερικές πλωτές οδούς λιμνών και ποταμών,

δ. μόνιμες υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης.

Άρθρο 3
(Άρθρο 3 της Οδηγίας)
Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος νοούνται ως:

«Κώδικας του ΙΜΟ για τη Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων» (Casualty Investigation Code – εφεξής «Κώδικας Διερεύνησης Ατυχημάτων ή Κώδικας του ΙΜΟ»): ο Κώδικας των διεθνών προτύπων και των προτεινόμενων πρακτικών για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας σε ένα ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν», που υιοθετήθηκε με την υπ' αριθμ. 255 Απόφαση της 84ης Συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Res. 255 MSC (84)), της 16ης Μαΐου 2008 και ενσωματώθηκε στο Κεφάλαιο ΧΙ-1/6 της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 74) με την υπ' αριθμ. 257 Απόφαση της ίδιας Συνόδου.

2. Για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον Κώδικα του ΙΜΟ, για την διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως παρατίθενται στην παράγραφο Α΄ του Παρατήματος ΙΙ:

α. «Ναυτικό Ατύχημα» (Marine Casualty).

β. «Πολύ σοβαρό Ναυτικό Ατύχημα» (Very Serious Casualty).

γ. «Ναυτικό Συμβάν» (Marine Incident).

δ. «Διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας» (Marine Safety Investigation – εφεξής «διερεύνηση»).

ε. «Κύριο Κράτος Διερεύνησης» (εφεξής «Κράτος διερεύνησης»).

στ. «Ουσιαστικώς Ενδιαφερόμενο Κράτος» (Involving a substantial interest of the Member State).

ζ. «Σοβαρό ναυτικό ατύχημα» (Serious Casualty).

η. «Κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος».

θ. «Οχηματαγωγό Ro-Ro»: το πλοίο σύμφωνα με το άρθρο 2 της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ όπως ενσωματώθηκε με το π.δ. 314/2001 (Α΄ 212).

ι. «Ταχύπλοο Επιβατηγό Σκάφος»: το σκάφος σύμφωνα με το άρθρο 2 της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ όπως ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 314/2001 (Α΄212).

ια. «Όργανο Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδίου (VDR)»: σύμφωνα με τον ορισμό που περιλαμβάνεται στο Ψήφισμα Α.861(20) της Συνέλευσης του ΙΜΟ και MSC.163 (78) της επιτροπής για την ασφάλεια στη Θάλασσα του ΙΜΟ.

3. «Σύσταση Ασφαλείας»: οποιαδήποτε πρόταση, ακόμη και για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχομένη:

α. Είτε από το φορέα που διεξάγει διερεύνηση ως κύριο Κράτος διερεύνησης και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση.

β. Είτε, κατά περίπτωση, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που ενεργεί βάσει συνοπτικής ανάλυσης δεδομένων και των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων ασφάλειας που διενεργήθηκαν.

4. Επιπρόσθετα για τους σκοπούς του παρόντος, νοούνται ως:

α. «Εμπλεκόμενα μέρη σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν»: οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα εμπλέκονται με τη λειτουργία και διαχείριση πλοίου που έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, στα οποία περιλαμβάνονται ιδίως:

αα) ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου,

ββ) ο ασφαλιστικός οργανισμός του πλοίου,

γγ) ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός (Νηογνώμονας) του πλοίου ή η Αρχή έκδοσης των πιστοποιητικών ασφαλείας του,

δδ) ο πλοίαρχος ή μέλη του πληρώματος του πλοίου ή επιβάτες του πλοίου, οι οποίοι ενδεχόμενα θίγονται,

εε) οι φορτωτές ή οι παραλήπτες του φορτίου του πλοίου.

β. «ΙΜΟ» (εφεξής «Οργανισμός»): Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός του ΟΗΕ.

γ. «Κράτος - μέλος»: Κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

δ. «Κράτος Σημαίας»: Το Κράτος, τη Σημαία του οποίου φέρει ένα πλοίο.

ε. «Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης» (Search and Rescue Region): η θαλάσσια περιοχή, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του Κεφαλαίου 6 του ν. 1844/1989 (Α΄100), με το οποίο κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση του 1978 και συμπίπτει με την Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών.

στ.«Επιτροπή»: η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

ζ. «Επιτροπή COSS»: Επιτροπή για τις Ασφαλείς Θάλασσες και την Πρόληψη Ρύπανσης από πλοία, που συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

η. «Ελληνική Υπηρεσία Διερευνήσεων Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΔΝΑ» (Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation – HBMCI – εφεξής «Υπηρεσία»): ο αμερόληπτος μόνιμος φορέας του Ελληνικού Κράτους, επιφορτισμένος με το έργο της διεξαγωγής διερευνήσεων σε ναυτικά ατυχήματα ή ναυτικά περιστατικά.

θ. «Προϊστάμενος της Υπηρεσίας» (εφεξής «Προϊστάμενος»): μέλος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 8.

ι. «Διευθυντής της Υπηρεσίας» (εφεξής «Διευθυντής»): ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 8.

ια. «Διερευνητής»: αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού, με κατάλληλα προσόντα, γνώση και εμπειρία, τα οποία τον καθιστούν ικανό να διεξάγει διερευνήσεις θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, όπως προβλέπεται με τον παρόντα.

ιβ. «Επιθεωρητής Κράτους Σημαίας»: Στέλεχος του ΛΣ–ΕΛ.ΑΚΤ. ή υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια Αρχή με αρμοδιότητα επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων υπό ελληνική σημαία.

ιγ.«Επιθεωρητής Κράτους Λιμένα»: Στέλεχος του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. ή υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρό-

σωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια Αρχή, να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε λιμένες της Ελληνικής Επικράτειας.

ιδ. «ΥΠτΠ»: Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

ιε.«ΥΠΑΑΝ»: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

ιστ.«Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.»: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

ιζ. «Αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του ΥΠΑΑΝ»: η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και η Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΑΑΝ.

ιη. «Αρμόδια Αρχή»: η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ..

Άρθρο 4
(Άρθρο 4 της Οδηγίας)
Καθεστώς των διερευνήσεων θεμάτων ασφάλειας

1. Οι διερευνήσεις σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων και ναυτικών συμβάντων διέπονται από τον παρόντα νόμο και διεξάγονται όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα και ταχύτερα. Οι διερευνήσεις αυτές:

α. είναι ανεξάρτητες από ποινικές, αστικές, πειθαρχικές έρευνες και από τον διοικητικό έλεγχο ναυτικού ατυχήματος, ο οποίος διενεργείται κατ' εφαρμογή του ν.δ. 712/1970, των οποίων ο σκοπός είναι ο καθορισμός υπαιτιότητας ή η απόδοση ευθυνών,

β. έχουν αποκλειστικό σκοπό τη διακρίβωση των αιτιών που προκάλεσαν ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν και την πρόληψη παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον μέσω χρήσιμων εξαγόμενων συμπερασμάτων,

γ. δεν παρακωλύονται, αναβάλλονται ή καθυστερούν αδικαιολόγητα εξαιτίας των αναφερόμενων ερευνών στην περίπτωση α΄,

δ. διεξάγονται κατά προτεραιότητα σε σχέση με άλλες ειδικές και τεχνικές διερευνήσεις, οι οποίες διενεργούνται από τους πλοιοκτήτες, διαχειριστές, ασφαλιστές, φορτωτές ή παραλήπτες φορτίου και οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο με το εμπλεκόμενο με το ατύχημα πλοίο,

ε. διευκολύνονται από τα εμπλεκόμενα με τη διαχείριση του πλοίου μέρη ώστε να εξασφαλίζεται κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο η διεξαγωγή τους.

2. Για την ταχεία και αποτελεσματική διεξαγωγή των διερευνήσεων, σύμφωνα με τα ανωτέρω η Υπηρεσία και η Αρμόδια Αρχή συνεργάζονται, εφόσον απαιτείται κατά περίπτωση, με τις αρμόδιες δικαστικές Αρχές.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 12 του παρόντος, υπό τον τίτλο «πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας», η Υπηρεσία:

α. προσφέρει κάθε δυνατή συνεργασία και συνδρομή σε ένα άλλο κράτος - μέλος, το οποίο είναι το κύριο Κράτος διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος,

β. δύναται να αναθέτει σε άλλο κράτος - μέλος το καθήκον να είναι αυτό το κύριο Κράτος διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος,

γ. αποφασίζει, στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος, σε συνεργασία και συντονισμό με ενδιαφερόμενους οργανισμούς διερευνήσεων άλλων κρατών - μελών, το ρόλο που τελικά θα έχει στο υπό διερεύνηση ατύχημα, ανεξάρτητα εάν το Ελληνικό Κράτος είναι το Κράτος σημαίας ή το παράκτιο Κράτος ή το ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο Κράτος σε ναυτικό ατύχημα.

Άρθρο 5
(Άρθρο 5 της Οδηγίας)
Υποχρέωση διερεύνησης

1. Η Υπηρεσία αναλαμβάνει τη διερεύνηση μετά από πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και του Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων:

α. στο οποίο εμπλέκεται πλοίο με ελληνική σημαία, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου συνέβη το ατύχημα,

β. το οποίο συμβαίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή στα εσωτερικά του ύδατα, όπως αυτά ορίζονται στην UNCLOS ανεξαρτήτως από τη σημαία του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται στο ναυτικό ατύχημα, ή

γ. για το οποίο το Ελληνικό Κράτος είναι ουσιαστικά ενδιαφερόμενο κράτος, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος και της σημαίας του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται.

2. Επιπλέον, σε περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων, η Υπηρεσία:

α. προβαίνει σε αρχική εκτίμηση προκειμένου να αποφασίσει εάν πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή διερεύνησης,

β. καταγράφει και γνωστοποιεί στην Επιτροπή κοινοποιώντας στην αρμόδια Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 19 τους λόγους για τις περιπτώσεις που αποφασίζει να μην προβεί σε διερεύνηση.

3. Σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, η Υπηρεσία αποφασίζει εάν θα προβεί στη διεξαγωγή διερεύνησης.

4. Για τις αποφάσεις της, στις περιπτώσεις των παραγράφων 2 και 3, η Υπηρεσία λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, τον τύπο του εμπλεκόμενου πλοίου ή/και του φορτίου αυτού και τη πιθανότητα τα ευρήματα της διερεύνησης να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

5. Η Υπηρεσία καθορίζει το εύρος και τις πρακτικές διευθετήσεις που σχετίζονται με τη διερεύνηση, σε συνεργασία με τους αντίστοιχους οργανισμούς των άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων Κρατών, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος, με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

6. Κατά τη διεξαγωγή διερευνήσεων, η Υπηρεσία τηρεί την κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, που αναπτύχθηκε σύμφωνα με το στοιχείο ε΄ του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1406/2002.

α. Οι διερευνητές της Υπηρεσίας, που αποτελούν την Ομάδα διερεύνησης σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, μπορούν να αποκλίνουν από τη μεθοδολογία αυτή σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση κατά την οποία δικαιολογείται δεόντως, κατά την επαγγελματική τους κρίση, και απαιτείται, για την επίτευξη των στόχων της διερεύνησης.

β. Σε κάθε περίπτωση, οποιαδήποτε απόκλιση εκ μέρους του διερευνητή από τη μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων θα δικαιολογείται δεόντως στην Επιτροπή και στην Αρμόδια Αρχή.

7. Η διερεύνηση αρχίζει όσο το δυνατόν ταχύτερα έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και σε κάθε περί-

πτωση, το αργότερο δύο μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη αυτό.

Άρθρο 6
(Άρθρο 6 της Οδηγίας)
Υποχρέωση γνωστοποίησης

1. Η Υπηρεσία ενημερώνεται άμεσα για ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. και του ΥΠΑΑΝ.

2. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής ή ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος του πλοίου ενημερώνει άμεσα την Υπηρεσία για ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος.

Άρθρο 7
(Άρθρο 7 της Οδηγίας)
Κύριο και συμμετέχον κράτος
σε διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας

1. Κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν υπόκειται σε μία μόνο διερεύνηση για τους σκοπούς του παρόντος, που διεξάγει ένα κράτος - μέλος ή το κύριο κράτος - μέλος διερεύνησης με τη συμμετοχή τυχόν λοιπών ουσιαστικώς ενδιαφερομένων κρατών - μελών.

2. Σε περιπτώσεις διερεύνησης, που εμπλέκεται και άλλο κράτος - μέλος ή κράτη - μέλη, η Υπηρεσία:

α. Συνεργάζεται από κοινού με αυτά, με στόχο να συμφωνηθεί ταχέως ποιο από τα ενδιαφερόμενα Κράτη θα είναι το κύριο κράτος - μέλος διερεύνησης.

β. Καταβάλλει από κοινού με τα ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη κάθε προσπάθεια να συμφωνήσουν επί των διαδικασιών διερεύνησης. Τα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα Κράτη έχουν ίδια δικαιώματα και πρόσβαση σε μάρτυρες και αποδεικτικά στοιχεία, όπως η Υπηρεσία.

γ. Η Υπηρεσία, όταν διεξάγει διερεύνηση ως κύριο Κράτος, οφείλει να λάβει υπόψη τις απόψεις των ουσιαστικώς ενδιαφερομένων Κρατών.

3. Η διενέργεια παραλλήλων διερευνήσεων ασφάλειας για το ίδιο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν είναι δυνατή σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις.

Στις περιπτώσεις αυτές, η Υπηρεσία κοινοποιεί στην Επιτροπή τους λόγους για τους οποίους διενεργεί παράλληλη διερεύνηση με άλλα κράτη - μέλη.

Όταν η Υπηρεσία διεξάγει παράλληλη διερεύνηση με άλλα κράτη - μέλη συνεργάζεται με αυτά. Συγκεκριμένα, η Υπηρεσία ανταλλάσσει με τους εμπλεκόμενους οργανισμούς διερεύνησης, κάθε σχετική πληροφορία που συνέλεξε κατά τη διάρκεια των διερευνήσεων, ιδίως προκειμένου να καταλήξει σε κατά το δυνατό κοινά συμπεράσματα.

4. Η Υπηρεσία και οι λοιπές κατά περίπτωση εμπλεκόμενες Αρχές του Κράτους απέχουν από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου το οποίο θα μπορούσε να παρακωλύσει, αναβάλει ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα τη διερεύνηση, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου.

5. Υπό την επιφύλαξη των ανωτέρω παραγράφων, η Υπηρεσία παραμένει υπεύθυνη για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη, μέχρις ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο Κράτος διερεύνησης.

6. Χωρίς να απαλλάσσεται των υποχρεώσεων που υπέχει δυνάμει του παρόντος νόμου και του διεθνούς δικαίου, η Υπηρεσία δύναται, ανάλογα με την κάθε περίπτωση, να αναθέσει σε άλλο κράτος - μέλος, κατόπιν κοινής συμφωνίας, το καθήκον διερεύνησης ή συγκεκριμένα καθήκοντα στο πλαίσιο της έρευνας.

7. Η Υπηρεσία αναλαμβάνει τη διαδικασία διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού, το οποίο αφορά σε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο ή ταχύπλοο επιβατικό πλοίο όταν αυτό συμβαίνει:

α. εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων,

β. σε άλλα ύδατα, αν ο τελευταίος λιμένας απόπλου πριν το ατύχημα ήταν ελληνικός.

8. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 7, η Υπηρεσία είναι υπεύθυνη για τη διερεύνηση και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη έως ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο Κράτος διερεύνησης.

ΜΕΡΟΣ Β΄

Άρθρο 8
(Άρθρο 8 παράγραφος 1 και 2 της Οδηγίας)
Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης
Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Συνιστάται «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων - ΕΛΥΔΝΑ», με έδρα τον Πειραιά και αρμοδιότητα τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, σύμφωνα με τον «Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων» και τις διατάξεις του παρόντος. Στις διεθνείς σχέσεις της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος «Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation - HBMCI».

2. Η Υπηρεσία είναι διοικητικά αυτοτελής και υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

3. Η Υπηρεσία είναι ανεξάρτητη από τους φορείς και τις υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (maritime safety) και την ασφάλεια από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security) των πλοίων και κυρίως τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της σωστής λειτουργίας και αξιοπλοΐας αυτών, την πιστοποίηση και έκδοση πιστοποιητικών πλοίων, την εκτέλεση πλόων, τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, αδειών και πιστοποιητικών ναυτικών και την εκμετάλλευση και λειτουργία λιμένων. Επίσης, η Υπηρεσία είναι ανεξάρτητη από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί σε αυτήν.

4. Η Υπηρεσία ελέγχεται από τον Προϊστάμενο, διοικείται από το Διευθυντή και διαρθρώνεται από τα ακόλουθα Τμήματα:

α. Τμήμα Α΄ - Τεχνικής Διερεύνησης.

β. Τμήμα Β΄ - Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης.

γ. Τμήμα Γ΄ - Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης.

5. Η Υπηρεσία απαρτίζεται από δέκα (10) διερευνητές για το Τμήμα Α΄ και με προσωπικό οκτώ (8) ατόμων για τα Τμήματα Β΄ και Γ΄, αντίστοιχα.

6. Ο Προϊστάμενος είναι μέλος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους με βαθμό τουλάχιστον Νομικού Συμβούλου, με γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με απόφαση του Προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του

Κράτους, με διετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας του για μια μόνο φορά. Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η εποπτεία της εξέτασης των υποθέσεων διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

β. Η έγκριση του πλαισίου των διαδικασιών για την διεξαγωγή των διερευνήσεων.

γ. Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων λειτουργίας της Υπηρεσίας ως προς την επίτευξη του σκοπού σύστασής της για την βελτίωση της αποτελεσματικότητάς της.

7. Ο Διευθυντής είναι Ανώτερος Αξιωματικός του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., διαθέτει τουλάχιστον πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μετά από πρόταση του Αρχηγού ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., με καθήκοντα αποκλειστικής απασχόλησης, με διετή παραμονή και δυνατότητα ανανέωσης της θητείας του για ένα έτος επιπλέον. Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η σχεδίαση του πλαισίου των διοικητικών διαδικασιών υπό τις οποίες θα ενεργεί η Υπηρεσία.

β. Η διεύθυνση και οργάνωση των εργασιών της Υπηρεσίας και ο προγραμματισμός και οργάνωση των εργασιών του προσωπικού της.

γ. Η καθοδήγηση, ο συντονισμός και ο έλεγχος των δράσεων της Υπηρεσίας για την εκπλήρωση της αποστολής της.

δ. Η εισήγηση για λήψη αποφάσεων από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας αναφορικά με το διερευνητικό έργο.

ε. Η κατανομή του προσωπικού της Υπηρεσίας στα επι μέρους Τμήματα.

στ. Η ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων στο προσωπικό της Υπηρεσίας.

ζ. Η μέριμνα για την εκπαίδευση, αρτιότερη κατάρτιση και καλύτερη απόδοση του προσωπικού.

η. Ο συντονισμός των συνεργασιών με άλλους σχετικούς ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς και αντίστοιχες υπηρεσίες, καθώς και με συναρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες στο πλαίσιο του παρόντος.

θ. Ο καταλογισμός ευθυνών στους διερευνητές ή στο προσωπικό της Υπηρεσίας για εσφαλμένες ενέργειες, παραλείψεις και παραπτώματα.

ι. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας επί τεχνικών θεμάτων ή η ανάθεση της εκπροσώπησης αυτής σε εξειδικευμένα στελέχη – διερευνητές της Υπηρεσίας.

ια. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας σε ομάδες εργασίας και επιτροπές, συνεδριάσεις και συνόδους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Οργανισμών και οργάνων που προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις ή στις οποίες μετέχουν εκπρόσωποι αντιστοίχων οργανισμών κρατών - μελών ή άλλων χωρών.

8. α. Στο Τμήμα Τεχνικής Διερεύνησης, υπηρετούν αξιωματικοί ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου ή Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη που διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία κυρίως στους τομείς: Ναυσιπλοΐας και Κανόνων Αποφυγής Συγκρούσεως, κανονισμών Κράτους Σημαίας, Κανονισμών Κράτους Λιμένα, αιτιών θαλάσσιας ρύπανσης, μηχανολογίας και ηλεκτρολογίας πλοίων, μηχανολογίας πλοίων, ναυπηγικής, χημικής ανάλυσης υλικών, υγρών και αερίων, τεχνικής ανάλυσης ναυτικών ατυχημάτων και λήψης συνεντεύξεων.

β. Οι διερευνητές έχουν πολύ καλή ή άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και είναι αποκλειστικής απασχόλησης με πενταετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας τους για μία μόνο φορά. Τοποθετούνται με απόσπαση ή μετάθεση, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, κατόπιν απόφασης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για Αξιωματικούς ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ., ή κατόπιν κοινής Απόφασης του Υπουργού Εθνικής Άμυνας και του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού.

9. Το προσωπικό των Τμημάτων Β΄- Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης και Γ΄- Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης αποτελείται από προσωπικό του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη ή προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού ομοίως μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη. Το προσωπικό αυτό τοποθετείται με απόσπαση ή μετάθεση κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων κατά τα οριζόμενα στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 8. Είναι αποκλειστικής απασχόλησης με τριετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας τους για μία μόνο φορά.

10. Ο Διευθυντής, οι διερευνητές ή το προσωπικό της Υπηρεσίας, μπορεί να επιστρέφουν στις υπηρεσίες από τις οποίες προέρχονται πριν τη συμπλήρωση του οριζομένου χρόνου παραμονής τους, ύστερα από αίτησή τους ή εισήγηση του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας και μετά την έκδοση απόφασης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται αποκλειστικά για προσωπικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., ή κοινής απόφασης του Υπουργού Εθνικής Άμυνας και του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού.

11. Ο προϊστάμενος της Υπηρεσίας και τα στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Πολεμικού Ναυτικού που υπηρετούν σε αυτή λαμβάνουν το βασικό μισθό, καθώς και όλα τα επιδόματα, παροχές και αποζημιώσεις της οργανικής τους θέσης που καταβάλλονται παγίως από την Υπηρεσία από την οποία αποσπώνται ή μετατίθενται και διατηρούν τα Ταμεία ασφαλίσεώς τους. Η δαπάνη μισθοδοσίας τους βαρύνει το φορέα από τον οποίο αποσπώνται ή μετατίθενται. Μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στους φορείς από τους οποίους αποσπάσθηκαν ή μετατέθηκαν.

12. Στους υπηρετούντες στην Υπηρεσία, χορηγείται ειδικό δελτίο ταυτότητας, ο τύπος του οποίου καθορίζεται με Απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη.

Άρθρο 9
(Άρθρο 8 παράγραφος 5 της Οδηγίας)
Πόροι Υπηρεσίας

Η Υπηρεσία κινητοποιείται αμέσως μόλις της γνωστοποιηθεί ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και για την εκτέλεση του έργου της έχει στην διάθεσή της επαρκείς πόρους στα όρια των εγγεγραμμένων ανά έτος πιστώσεων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 10
(Άρθρο 8 παράγραφος 3, 4 και 6 της Οδηγίας)
Έναρξη Διερεύνησης και αρμοδιότητες των διερευνητών

1. Ο Προϊστάμενος, ύστερα από εισήγηση του Διευθυντή, ορίζει για κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν τον αριθμό των διερευνητών την ομάδα διερεύνησης, και τον επι-

κεφαλής αυτής. Ο αριθμός των διερευνητών που συμμετέχουν σε μία διερεύνηση είναι ανάλογος της σπουδαιότητας του ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος κατά την κρίση του Προϊσταμένου. Βασικά κριτήρια ορισμού της ομάδας των διερευνητών για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος είναι το είδος του ατυχήματος, η γνώση, η εμπειρία και η διαθεσιμότητα των διερευνητών.

2. Στους διερευνητές της Υπηρεσίας ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου οργανισμού διερευνήσεων στον οποίο η Υπηρεσία έχει αναθέσει τη διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 7, στο πλαίσιο της διοικητικής συνεργασίας και υπό την παρουσία διερευνητή της Υπηρεσίας και όταν ενδείκνυται σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα Αρχές, διατίθεται κάθε σχετική πληροφορία για τη διενέργεια της διερεύνησης και έχουν την αρμοδιότητα:

α. Να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε περιοχή ή τόπο ατυχήματος, καθώς και σε οποιοδήποτε πλοίο, ναυάγιο ή κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων φορτίων, εξοπλισμού ή συντριμμιών.

β. Να εξασφαλίζουν την άμεση καταγραφή αποδεικτικών στοιχείων και την ελεγχόμενη αναζήτηση και απομάκρυνση υπολειμμάτων ναυαγίου, συντριμμιών ή άλλων κατασκευαστικών στοιχείων ή ουσιών με σκοπό να εξετασθούν ή να αναλυθούν.

γ. Να απαιτούν την εξέταση ή την ανάλυση των στοιχείων που αναφέρονται στην περίπτωση β΄ από αρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου ή άλλους φορείς και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα αυτών των εξετάσεων ή αναλύσεων.

δ. Να έχουν ελεύθερη πρόσβαση, να αντιγράφουν και να χρησιμοποιούν οποιεσδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του οργάνου καταγραφής δεδομένων ταξιδίου, (VDR) που αφορούν το πλοίο, το ταξίδι, το φορτίο, το πλήρωμα ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό πρόσωπο, αντικείμενο, κατάσταση ή περίσταση.

ε. Να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που διενεργήθηκαν στις σορούς των θυμάτων ή ελέγχων που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από τις σορούς των θυμάτων.

στ. Να ζητούν και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που έγιναν σε ανθρώπους που εμπλέκονται στη λειτουργία του πλοίου ή οποιουδήποτε άλλου εμπλεκόμενου με το ναυτικό ατύχημα προσώπου ή στα αποτελέσματα δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από αυτούς.

Ειδικότερα, για την αποτελεσματική εφαρμογή της Οδηγίας, έχουν δικαίωμα ελεύθερης πρόσβασης, μεταξύ άλλων, και στα αποτελέσματα ιατρικών ή άλλων εξετάσεων που έχουν διενεργηθεί από τις αρμόδιες ιατροδικαστικές ή άλλες Αρχές, ερευνητικά ιδρύματα, κρατικά ή ιδιωτικά νοσοκομεία.

ζ. Να θέτουν ερωτήσεις σε μάρτυρες χωρίς να παρίσταται οποιοδήποτε πρόσωπο του οποίου τα συμφέροντα μπορεί να θεωρηθεί ότι θα παρεμποδίσουν τη διενέργεια της διερεύνησης.

η. Να λαμβάνουν φακέλους επιθεωρήσεων και σχετικές πληροφορίες που διαθέτει το κράτος σημαίας του εμπλεκόμενου πλοίου ή οι νηογνώμονες ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό με το πλοίο εμπλεκόμενο μέρος ή φορέας, εφόσον τα μέρη και οι φορείς αυτοί ή οι αντιπρόσωποί τους είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα.

θ. Η Υπηρεσία, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, επιτρέπεται να έχει πρόσβαση και να λαμβάνει αντίγραφα των εκθέσεων πραγματογνωμόνων, οι οποίοι έχουν οριστεί κατά τη διαδικασία της ποινικής ή διοικητικής έρευνας για ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, ή των εκθέσεων, στοιχείων και πληροφοριών της περίπτωσης δ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 4.

ι. Να ζητούν συνδρομή από τις αρμόδιες ελληνικές Αρχές συμπεριλαμβανομένων ιδίως των επιθεωρητών του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα, των υπηρεσιών του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. με αρμοδιότητα στην παροχή υπηρεσιών ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας και έρευνας και διάσωσης, των πλοηγών, του προσωπικού των οργανισμών διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων.

3. Οι δραστηριότητες της Υπηρεσίας επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συγκέντρωση και ανάλυση δεδομένων και υποβολής προτάσεων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαιτέρως για προληπτικούς λόγους, στο μέτρο που οι δραστηριότητες αυτές δεν επηρεάζουν την ανεξαρτησία της ή δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.

4. Η Υπηρεσία μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα με τη διερεύνηση συμβάντων διαφορετικών από ναυτικά ατυχήματα, υπό τον όρο ότι από τις διερευνήσεις αυτές δεν θίγεται η ανεξαρτησία της.

Άρθρο 11
(Άρθρο 9 της Οδηγίας)
Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη του ν. 2472/1997 (Α΄50) (Οδηγία 95/46/ΕΚ, ΕΕ L 31995L0046) «για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα», εξασφαλίζεται ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η αρμόδια Αρχή αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την αποκάλυψη των κάτωθι:

α. όλων των καταθέσεων μαρτύρων και άλλων δηλώσεων, εξηγήσεων και σημειώσεων που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Υπηρεσία κατά τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος,

β. στοιχείων που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης,

γ. δεδομένων προσώπων που εμπλέκονται στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, τα οποία έχουν ιδιαίτερα ευαίσθητο ή ιδιωτικό χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων που αφορούν την υγεία τους.

Άρθρο 12
(Άρθρο 10 της Οδηγίας)
Πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας

1. Η αρμόδια Αρχή συνεργάζεται στενά με τις αντίστοιχες αρχές των κρατών - μελών και την Επιτροπή, με σκοπό τη δημιουργία πλαισίου μόνιμης συνεργασίας, οι εσωτερικοί κανόνες του οποίου θεσμοθετούνται από την Επιτροπή, παρέχοντας τη δυνατότητα στην Υπηρεσία και στους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των κρατών - μελών να συνεργάζονται μεταξύ τους στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος.

2. Η Υπηρεσία, στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας με τους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των κρατών - μελών, συμφωνεί συγκεκριμένα για τους βέλτιστους τρόπους συνεργασίας ούτως ώστε να:

α. δίνεται η δυνατότητα στην Υπηρεσία να χρησιμοποιεί από κοινού με τους οργανισμούς των άλλων κρατών - μελών, εγκαταστάσεις, διευκολύνσεις και εξοπλισμό για τεχνική πραγματογνωμοσύνη σε απομεινάρια ναυαγίων, εξοπλισμό του πλοίου και άλλα αντικείμενα που αφορούν τη διερεύνηση, όπου συμπεριλαμβάνεται η εξαγωγή και αξιολόγηση των πληροφοριών από Όργανο Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδίου, (VDR) και από ηλεκτρονικές συσκευές·

β. προσφέρει και αιτείται την τεχνική συνεργασία ή την εμπειρογνωμοσύνη που απαιτείται για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων·

γ. αποκτά και ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με την ανάλυση δεδομένων ναυτικού ατυχήματος και να προβαίνει στις κατάλληλες συστάσεις ασφαλείας σε επίπεδο Κοινότητας·

δ. ορίζει από κοινού με τους αντίστοιχους οργανισμούς των κρατών - μελών τις θεμελιώδεις αρχές για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και για την υιοθέτηση μεθόδων διερεύνησης σύμφωνα με τις εξελίξεις της τεχνολογίας και της επιστήμης·

ε. διαχειρίζεται καταλλήλως τις έγκαιρες προειδοποιήσεις του άρθρου 18·

στ. καταρτίζει κανόνες εμπιστευτικότητας για την ανταλλαγή καταθέσεων μαρτύρων και επεξεργασίας δεδομένων και άλλων στοιχείων εκ των αναφερομένων στο άρθρο 11, τηρουμένων των εθνικών κανόνων, περιλαμβανομένων και αυτών που σχετίζονται με τρίτες χώρες·

ζ. διοργανώνει ή συμμετέχει σε δραστηριότητες εκπαίδευσης, όπου χρειάζεται, για την ενίσχυση της επαγγελματικής κατάρτισης των διερευνητών·

η. προάγει τη συνεργασία με οργανισμούς διερευνήσεων από τρίτες χώρες και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων σε θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα·

θ. παρέχει στους οργανισμούς που διεξάγουν διερευνήσεις κάθε σχετική πληροφορία.

Άρθρο 13
(Άρθρο 11 της Οδηγίας)
Κόστος

1. Σε περιπτώσεις ερευνών στις οποίες η Υπηρεσία συμμετέχει με δύο ή περισσότερα κράτη - μέλη, οι αντίστοιχες δραστηριότητες της Υπηρεσίας παρέχονται δωρεάν.

2. Όταν ζητείται η συνδρομή κράτους - μέλους το οποίο δεν εμπλέκεται στη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, μπορεί να συμφωνείται η επιστροφή σε αυτό των δαπανών με τις οποίες επιβαρύνθηκε.

3. Αν ζητηθεί από άλλο κράτος - μέλος συνδρομή στη διερεύνηση ατυχήματος που δεν εμπλέκεται το ελληνικό κράτος, η συνδρομή παρέχεται με την προϋπόθεση της επιστροφής των δαπανών που επιβαρύνθηκαν οι ελληνικές υπηρεσίες.

Άρθρο 14
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)
Συνεργασία με ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες

1. Η Υπηρεσία συνεργάζεται, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, με αντίστοιχους οργανισμούς άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος.

2. Η Υπηρεσία επιτρέπει σε αντίστοιχους οργανισμούς ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών, κατόπιν κοινής συμφωνίας, να συμμετέχουν σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης που διεξάγεται από αυτήν ως οργανισμός του κυρίου κράτους διερεύνησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

3. Κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, η Υπηρεσία δύναται να συμμετέχει και να συνεργάζεται σε διερεύνηση, η οποία διεξάγεται από αντίστοιχο οργανισμό ουσιαστικώς ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας, χωρίς να θίγονται οι απαιτήσεις για τη διεξαγωγή διερευνήσεων και την υποβολή εκθέσεων σύμφωνα με τον παρόντα. Εάν μια ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα διεξάγει, ως κύριο κράτος, διερεύνηση στην οποία εμπλέκονται ένα ή περισσότερα κράτη - μέλη και το ελληνικό κράτος, η Υπηρεσία, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, δύναται να μη διεξάγει παράλληλη διερεύνηση, υπό τον όρο ότι η εν λόγω διερεύνηση διενεργείται από την τρίτη χώρα σύμφωνα με τον Κώδικα του ΙΜΟ για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

Άρθρο 15
(Άρθρο 13 της Οδηγίας)
Διατήρηση αποδεικτικών στοιχείων

1. Επιπλέον των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τις διατάξεις του άρθρου 125 του ν.δ. 187/1973 (Α΄261), ο πλοίαρχος του πλοίου οφείλει, μεταξύ άλλων:

α. να διασώζει όλες τις πληροφορίες από έντυπους και ηλεκτρονικούς ναυτιλιακούς χάρτες, ημερολόγια πλοίου, ηλεκτρονικές και μαγνητικές καταγραφές και βιντεοταινίες·

β. να διασώζει τα δεδομένα και τις πληροφορίες από τη συσκευή του Οργάνου Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδίου (VDR) και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, που αφορούν το χρονικό διάστημα πριν, κατά και μετά το ατύχημα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του εκάστοτε κατασκευαστή της συσκευής.

γ. να αποτρέπει την επανεγγραφή ή άλλη αλλοίωση αυτών των πληροφοριών·

δ. να αποτρέπει την παρέμβαση σε οποιονδήποτε άλλον εξοπλισμό ο οποίος μπορεί εύλογα να θεωρηθεί σημαντικός για τη διερεύνηση του ατυχήματος.

2. Οι κατά τόπον αρμόδιες λιμενικές αρχές σε συνεργασία με την Υπηρεσία οφείλουν, μεταξύ άλλων, να συλλέγουν και να φυλάσσουν το ταχύτερο όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμεύουν για τις διερευνήσεις κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 10.

3. Τα εμπλεκόμενα μέρη με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και τη λειτουργία του/των εμπλεκομένου/ων με αυτό

πλοίου/ων και οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας οφείλουν να παράσχουν κάθε δυνατή διευκόλυνση στο έργο της διερεύνησης του ναυτικού ατυχήματος.

Άρθρο 16
(Άρθρο 14 της Οδηγίας)
Εκθέσεις ατυχημάτων

1. Η Υπηρεσία, μετά την ολοκλήρωση της διερεύνησης, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, δημοσιεύει έκθεση που περιλαμβάνει τα σχετικά μέρη του Παραρτήματος Ι. Η Υπηρεσία μπορεί να αποφασίσει ότι μια έρευνα θεμάτων ασφάλειας, η οποία δεν αφορά πολύ σοβαρό ή, αναλόγως με την περίπτωση, σοβαρό ναυτικό ατύχημα και της οποίας τα ευρήματα δεν έχουν πιθανότητα να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταλήγει σε μια απλούστερη μορφή έκθεσης η οποία δημοσιεύεται. Η κατά τα ανωτέρω δημοσίευση, σε συμμόρφωση με την Οδηγία, συνίσταται σε ανάρτηση της έκθεσης στο διαδικτυακό τόπο της Υπηρεσίας, ώστε να είναι προσβάσιμη από κάθε ενδιαφερόμενο.

2. Η Υπηρεσία καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι εκθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, περιλαμβανομένων των συμπερασμάτων της και συστάσεων, να είναι διαθέσιμες στο κοινό και ειδικά στο ναυτιλιακό τομέα, εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος. Εάν δεν είναι δυνατόν να συνταχθεί μέσα σε αυτό το χρόνο η έκθεση, δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

3. Η Υπηρεσία αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο της τελικής, απλουστευμένης ή προσωρινής έκθεσης και λαμβάνει υπόψη τις ενδεχόμενες παρατηρήσεις της Επιτροπής επί των τελικών εκθέσεων που δεν επηρεάζουν την ουσία των πορισμάτων για τη βελτίωση της ποιότητας της έκθεσης, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος.

Άρθρο 17
(Άρθρο 15 της Οδηγίας)
Συστάσεις ασφαλείας

1. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνονται από την Υπηρεσία ή από άλλους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των κρατών - μελών ή των ουσιαστικώς ενδιαφερομένων τρίτων χωρών κατά την παράγραφο 3 του άρθρου 14, λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και, όταν ενδείκνυται, τους δίδεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία.

2. Όπου απαιτείται, η Υπηρεσία υποβάλλει συστάσεις ασφαλείας με βάση την ανάλυση συνοπτικών δεδομένων και των συνολικών αποτελεσμάτων των διερευνήσεων που διενεργήθηκαν.

3. Η σύσταση ασφαλείας δεν περιλαμβάνει σε καμία περίπτωση τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών για ατύχημα.

Άρθρο 18
(Άρθρο 16 της Οδηγίας)
Σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης

1. Η Υπηρεσία έχει το δικαίωμα να προβαίνει σε έγκαιρη προειδοποίηση (early alert). Ενημερώνει άμεσα την Επιτροπή, όταν κρίνει, σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος, ότι απαιτείται επείγουσα ενέργεια σε επίπεδο Κοινότητας, με σκοπό την αποτροπή κινδύνου νέου ατυχήματος.

2. Η Υπηρεσία λαμβάνει υπόψη τις προειδοποιήσεις της Επιτροπής και ενημερώνει σχετικά την αρμόδια Αρχή.

3. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας λαμβάνουν υπόψη τα μηνύματα προειδοποίησης της Υπηρεσίας και της Επιτροπής που απευθύνονται στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών - μελών, στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος.

Άρθρο 19
(Άρθρο 17 της Οδηγίας)
Ευρωπαϊκή βάση δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων

1. Η Υπηρεσία εισάγει τα δεδομένα (data) σχετικά με ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα στην ευρωπαϊκή ηλεκτρονική βάση δεδομένων που δημιουργείται από την Επιτροπή, υπό την ονομασία «ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων» (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP) και αναλύει τα αποτελέσματα με τη βοήθεια αυτής.

2. Η αρμόδια Αρχή γνωστοποιεί στην Επιτροπή τις υπηρεσίες που έχουν δικαίωμα πρόσβασης στη βάση δεδομένων.

3. Η Υπηρεσία γνωστοποιεί στην Επιτροπή τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα σύμφωνα με το μορφότυπο στην παράγραφο Β΄ του Παραρτήματος ΙΙ του παρόντος. Επίσης, παρέχει στην Επιτροπή τα δεδομένα που προκύπτουν από τις διερευνήσεις, σύμφωνα με τη μεθοδολογία της «ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων».

4. Η αρμόδια Αρχή συνεργάζεται με την Επιτροπή και τα κράτη - μέλη για την ανάπτυξη του συστήματος της βάσης δεδομένων και τη μέθοδο κοινοποίησης δεδομένων.

Άρθρο 20
(Άρθρο 18 της Οδηγίας)
Δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών

Οι εμπλεκόμενοι εθνικοί φορείς λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων, σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους.

Άρθρο 21
(Άρθρο 21 της Οδηγίας)
Πρόσθετα μέτρα

Οι διατάξεις του παρόντος δεν θίγουν καθ' οιονδήποτε

τρόπο την ευχέρεια των αρμόδιων υπηρεσιών του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας να λαμβάνουν πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του παρόντος, υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν παραβιάζουν αυτόν, δεν επηρεάζουν καθ' οποιονδήποτε τρόπο δυσμενώς την επίτευξη του σκοπού του και δεν παρεμποδίζουν την πραγματοποίηση των στόχων του.

Άρθρο 22
(Άρθρο 22 της Οδηγίας)
Κυρώσεις

1. Αν διαπιστωθεί παράβαση των διατάξεων της περίπτωσης ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 4, της παραγράφου 2 του άρθρου 6, καθώς και της παραγράφου 3 του άρθρου 15, και ανεξάρτητα από πειθαρχική ευθύνη, η Υπηρεσία ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές για την επιβολή κυρώσεων, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 45 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α΄261).

2. Σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος των περιπτώσεων α΄ και β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 2 και του άρθρου 25 και εφόσον διαπιστωθεί παράβαση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 15, η Υπηρεσία ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές για την εκ μέρους τους εξέταση επιβολής των ποινών που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 223 του ν.δ. 187/1973.

Άρθρο 23
Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οργάνωση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες των Τμημάτων της Υπηρεσίας, τα ειδικότερα καθήκοντα του Προϊσταμένου, του Διευθυντή, των Τμηματαρχών και των διερευνητών, οι ειδικότερες διαδικασίες διερευνήσεων και κάθε σχετικό θέμα.

2. Τροποποιήσεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ, καθώς και των Παραρτημάτων Ι και ΙΙ δύνανται να ενσωματώνονται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη ή με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών.

Άρθρο 24
(Άρθρο 24 της Οδηγίας)
Καταργούμενες διατάξεις

Το άρθρο 12 του π.δ. 314/2001 (Α΄212) (Οδηγία 99/35/ΕΚ) και το άρθρο 11 του π.δ. 49/2005 (Α΄66) (Οδηγία 2002/59/ΕΚ) καταργούνται.

ΜΕΡΟΣ Γ΄
ΕΘΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ - ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 25
Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 2 εφαρμόζονται επίσης και στα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα:

α. στα οποία εμπλέκεται αλιευτικό σκάφος μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, εγγεγραμμένο στα ελληνικά νηολόγια,

β. τα οποία συμβαίνουν εντός της περιοχής Έρευνας και Διάσωσης της Ελλάδας και για τα οποία παρέχεται συνδρομή ή αρωγή από παράκτιες υπηρεσίες του ελληνικού κράτους.

Άρθρο 26
Έσοδα - έξοδα Υπηρεσίας

1. Η Υπηρεσία αναζητεί τα έξοδα τα οποία καταβλήθηκαν από αυτήν για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος, εφόσον μετά τη δικαστική έρευνα ελληνικών δικαστηρίων ή δικαστηρίων της αλλοδαπής αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από βαρεία αμέλεια ή δόλο. Τα έξοδα αυτά καταλογίζονται σε βάρος του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή ή του εφοπλιστή του εμπλεκόμενου με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν πλοίου ή του νομίμου εκπροσώπου αυτού στην Ελληνική Επικράτεια.

2. Αν σε ένα ναυτικό ατύχημα εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία και καθοριστεί συνυπαιτιότητα, οι δαπάνες διερεύνησης επιμερίζονται μεταξύ των συνυπαίτιων ανάλογα με το βαθμό συνυπαιτιότητάς τους.

3. Επιβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου ως ακολούθως:

α. Για τα πλοία τα οποία πρόκειται να νηολογηθούν κατά την έκδοση του 1ου εγγράφου εθνικότητας αυτών ή σε περιπτώσεις επανέκδοσης:

αα) ύψους 100 ευρώ σε πλοία άνω και των 30.000 ο.χ.

ββ) ύψους 50 ευρώ σε πλοία άνω και των 10.000 ο.χ. και μέχρι 29.999,99 ο.χ.

γγ) ύψους 30 ευρώ σε πλοία άνω και των 1.000 ο.χ. και μέχρι 9.999,99 ο.χ.

δδ) ύψους 15 ευρώ σε πλοία άνω και των 100 ο.χ. και μέχρι 999,99 ο.χ.

εε) ύψους 5 ευρώ σε πλοία κάτω των 99,99 ο.χ..

β. Για πλοία τα οποία έχουν ήδη εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια, κατά την έκδοση ή θεώρηση του πιστοποιητικού ασφάλειας ή Πιστοποιητικού Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) αυτών:

αα) ύψους 200 ευρώ σε πλοία άνω και των 30.000 ο.χ.

ββ) ύψους 100 ευρώ σε πλοία άνω και των 10.000 ο.χ. και μέχρι 29.999,99 ο.χ.

γγ) ύψους 80 ευρώ σε πλοία άνω και των 1.000 ο.χ. και μέχρι 9.999,99 ο.χ.

δδ) ύψους 40 ευρώ σε πλοία άνω και των 100 ο.χ. και μέχρι 999,99 ο.χ.

εε) ύψους 20 ευρώ σε πλοία κάτω των 99,99 ο.χ..

γ. Το ποσό του παραβόλου της περίπτωσης α΄ καταβάλλεται πριν την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας.

δ. Το ποσό του παραβόλου της περίπτωσης β΄ καταβάλλεται πριν την έκδοση ή θεώρηση του πιστοποιητικού ασφάλειας ή πρωτοκόλλου γενικής επιθεώρησης.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να καθορίζεται ειδική μηνιαία αποζημίωση στον Προϊστάμενο, στον Διευθυντή και στους διερευνητές. Η αποζημίωση περικόπτεται αναλόγως σε περίπτωση απουσίας, εκτός από αυτή που οφείλεται σε λήψη κανονικής ή βραχείας άδειας.

5. Η Υπηρεσία, για την υποβοήθηση του έργου της, μπορεί, ύστερα από εισήγηση του Προϊσταμένου και έγκρισης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, να απευθύνεται κατ' εξαίρεση και λόγω ειδικών περιπτώσεων σε

εξωτερικούς εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους, σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς με αναγνωρισμένη εμπειρία στο αντικείμενο, καθώς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

Άρθρο 27
Τροποποίηση διατάξεων του ν.δ. 187/1973 (Α΄261) και του ν. 3079/2002 (Α΄122)

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α΄261), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 23 του Μέρους Β΄ του ν. 3409/2005 (Α΄ 273), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Με την επιφύλαξη της περιπτώσεως του άρθρου 44, για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής ή του Προϊσταμένου του Κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, πρόστιμο τριακοσίων ευρώ έως πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος του πλοίου.»

2. Η παράγραφος 1 του άρθρου 159 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α΄261) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Αρχών και οι υπό τις διαταγές τους υπηρετούντες Αξιωματικοί, Ανθυπασπιστές και Υπαξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής μέχρι και το βαθμό του Κελευστή ΛΣ, ασκούν στην περιφέρεια δικαιοδοσίας τους όλα τα δικαιώματα και καθήκοντα γενικών ανακριτικών υπαλλήλων, σε σχέση προς τα εγκλήματα που τελέσθηκαν σε αυτή.»

3. Στο άρθρο 6 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος που κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 (Α΄311), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 5 άρθρο 2 Μέρος Β΄ του ν. 3569/2007 (Α΄122), προστίθεται νέα παράγραφος 9 ως ακολούθως:

«9.α) Ο χρόνος υπηρεσίας στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, για όσους κατατάσσονται σε αυτό πριν εκπληρώσουν τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις, θεωρείται χρόνος εκπλήρωσης στρατιωτικής υπηρεσίας.

β) Αν απολυθούν ή παραιτηθούν ή αποταχθούν από το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή πριν από την εκπλήρωση των ανειλημμένων υποχρεώσεων παραμονής τους στο ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., όπως αυτές προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, δεν εγγράφονται στα στελέχη εφεδρείας του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, ακολουθούν την προ κατάταξής τους στρατολογική κατάσταση και εκπληρώνουν τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις στο ακέραιο στις ένοπλες δυνάμεις.

γ) Όσα στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. εξέρχονται για λόγους υγείας πριν από την παρέλευση διετούς πραγματικής υπηρεσίας από την ημερομηνία κατάταξής τους απαλλάσσονται από την εκπλήρωση των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων.»

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 180 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α΄261), όπως αντικαταστάθηκε με το δωδέκατο άρθρο του ν. 2372/1996 (Α΄ 29) «Σύσταση Φορέων για την επιτάχυνση αναπτυξιακής διαδικασίας», όπως αντικαταστάθηκε εκ νέου με την παρ. 4 του άρθρου 11 του ν. 2881/2001 (Α΄ 16), αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ειδικά σε περίπτωση έκδοσης υπεράριθμων εισιτηρίων επιβατών, επιβάλλεται στο ναυτικό πράκτορα ή σε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που τα εξέδωσε, πρόστιμο ύψους εκατόν πενήντα (150) ευρώ ανά υπεράριθμο εισιτήριο. Ομοίως, και εφόσον δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 44, ισόποσο πρόστιμο επιβάλλεται και στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου. Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται το ύψος του επιβαλλόμενου προστίμου ανά κατηγορία φυσικού ή νομικού προσώπου, η διαδικασία επιβολής αυτού, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.»

Άρθρο 28

1. Το επίδομα που χορηγήθηκε στο προσωπικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. κατά τις εκλογικές περιόδους των εθνικών εκλογών της 7ης Μαρτίου 2004, των ευρωεκλογών της 13ης Ιουνίου 2004, των δημοτικών – νομαρχιακών εκλογών της 15ης Οκτωβρίου 2006 και των εθνικών εκλογών της 16ης Σεπτεμβρίου 2007 για την έκτακτη απασχόλησή του σε εκλογικής φύσεως εργασίες, δεν υπόκειται σε κρατήσεις υπέρ τρίτων και φόρου εισοδήματος.

2. Στο μόνο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 3922/2011 «Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις» (Α΄ 35) προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως ακολούθως:

«Με όμοια απόφαση καθορίζεται η διαδικασία διενέργειας και πληρωμής των προμηθειών, επισκευών και συντηρήσεων που αναφέρονται στο παραπάνω εδάφιο.»

3. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 44 του π.δ. 305/1992 (Α΄152) μετά την περίπτωση ε΄ αντικαθίσταται η περίπτωση στ΄ και προστίθεται περίπτωση ζ΄ αναριθμούμενης της περίπτωσης ζ΄σε η΄ ως ακολούθως:

«στ. Οι Υποστράτηγοι του 60ου έτους
ζ. Οι Αντιστράτηγοι του 61ου έτους
η. Ο Αντιστράτηγος-Αρχηγός του 62ου».

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 44 του π.δ. 305/1992 (Α΄152) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Για τους Αξιωματικούς Ειδικών Καθηκόντων του Σώματος το όριο ηλικίας που ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο αυξάνεται κατά δύο (2) έτη πλην των Υγειονομικών Αξιωματικών για τους οποίους αυξάνεται κατά πέντε (5) έτη.»

5. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 23 του ν. 2800/2000 (Α΄ 41) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με την ίδια απόφαση του ΚΥΣΕΑ μπορεί στον Αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας που αποστρατεύεται να απονέμεται ο βαθμός του Στρατηγού εν αποστρατεία.»

6. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του ν. 3511/2006 (Α΄ 258) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με την ίδια απόφαση του ΚΥΣΕΑ μπορεί στον Αρχηγό που αποστρατεύεται να απονέμεται ο βαθμός του Στρατηγού εν αποστρατεία.»

7. Στους Αρχηγούς της Ελληνικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σώματος που αποστρατεύθηκαν πριν τη

δημοσίευση του παρόντος νόμου μπορεί να απονέμεται με την ίδια διαδικασία που καθορίζουν οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων ο βαθμός του Στρατηγού Ελληνικής Αστυνομίας ή Πυροσβεστικού Σώματος κατά περίπτωση, εφόσον οι ενδιαφερόμενοι υποβάλουν σχετική αίτηση εντός εξήντα ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

8. Για θέματα στέγασης, σίτισης, υγιεινής και επιστροφών υπηκόων τρίτων χωρών που εισέρχονται παράνομα στη χώρα και ειδικότερα για δαπάνες που προβλέπονται από τα άρθρα 4 και 8 του ν. 3907/2011 «Ίδρυση Υπηρεσίας Ασύλου και Υπηρεσίας Πρώτης Υποδοχής, προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/115/ΕΚ «σχετικά με τους κοινούς κανόνες και διαδικασίες στα κράτη-μέλη για την επιστροφή των παρανόμως διαμενόντων υπηκόων τρίτων χωρών» και λοιπές διατάξεις» (Α΄ 7) και για τις οποίες συντρέχουν για χρονικό διάστηκα ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου λόγοι κατεπείγουσας ανάγκης οι οποίοι αιτιολογούνται πλήρως και επαρκώς κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 25 του π.δ. 60/2007 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005» (Α΄ 64), είναι δυνατή στις σχετικές δημόσιες συμβάσεις έργων, εκπόνησης μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών, κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις, η εφαρμογή άπαξ της διαδικασίας της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού.

9. Στο άρθρο 10 του ν. 3649/2008 «Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών και άλλες διατάξεις» (Α΄ 39) προστίθενται παράγραφοι 3 και 4 ως ακολούθως:

«3. Η πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων πολιτικού προσωπικού της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών (Ε.Υ.Π.) πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 2 περίπτωση δ΄ του ν. 2190/1994 «Σύσταση ανεξάρτητης αρχής για την επιλογή προσωπικού και ρύθμιση θεμάτων διοίκησης» (Α΄ 28), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 του ν. 3812/2009 «Αναμόρφωση συστήματος προσλήψεων στο δημόσιο τομέα και άλλες διατάξεις» (Α΄ 234) και ισχύει, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στις επόμενες παραγράφους.

4. Η πρόσληψη των πολιτικών υπαλλήλων στην Ε.Υ.Π. γίνεται με μεικτό σύστημα αντικειμενικών κριτηρίων (μόρια) και αξιολόγησης ειδικότερων προσόντων τους, από Έλληνες πολίτες, καθώς και όσους έχουν αποκτήσει την ελληνική ιθαγένεια πέντε (5) τουλάχιστον έτη πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης της προκήρυξης.»

10. Στο άρθρο 11 του ν. 3649/2008 «Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών και άλλες διατάξεις» (Α΄ 39) η παράγραφος 1 εδάφιο β΄ αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β. Συνιστώνται, αναδιαρθρώνονται ή καταργούνται κλάδοι και θέσεις κάθε κατηγορίας, βαθμού και ειδικότητας, μόνιμου ή με οποιαδήποτε σχέση εργασίας προσωπικού και καθορίζεται η κατανομή τους κατά κλάδο και ειδικότητα».

11. Προστίθεται άρθρο 11 Α στο ν. 3649/2008 «Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών και άλλες διατάξεις» (Α΄ 39) ως ακολούθως:

«Άρθρο 11 Α

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, καθορίζονται τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα (γενικά, ειδικά και πρόσθετα) των υποψήφιων όλων των κατηγοριών και ειδικοτήτων προσωπικού, η μοριοδότησή τους, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την επιλογή, πρόσληψη και κατάταξή τους, η σύνθεση της επιτροπής ελέγχου των δικαιολογητικών και της αρμόδιας προς διαπίστωση των διανοητικών και ψυχικών προσόντων επιτροπής, οι απαιτούμενοι τίτλοι σπουδών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την επιλογή, πρόσληψη, κατάταξη και εκπαίδευσή τους.

2. Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται και προκηρύσσονται οι προς πλήρωση θέσεις, ο αριθμός αυτών κατά κατηγορία, κλάδο και ειδικότητα, η διαδικασία διεξαγωγής του διαγωνισμού, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά των υποψηφίων, ο τρόπος υπολογισμού μορίων, η διαδικασία κατάρτισης των πινάκων κατάταξης και διοριστέων, ο τρόπος ανακοίνωσης αποτελεσμάτων των υποψηφίων, ο τρόπος υποβολής ενστάσεων επί των αποτελεσμάτων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων. Με όμοια απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη που δεν δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, συγκροτούνται επιτροπές για τον έλεγχο των δικαιολογητικών και τον τρόπο διενέργειας των δοκιμασιών προς διαπίστωση των διανοητικών και ψυχικών προσόντων των υποψηφίων.»

12. Στο άρθρο 13 του ν. 3686/2008 (Α΄ 158) προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Το χρονικό όριο των πέντε (5) ετών, που ορίζεται στις παραγράφους 3 και 5, δεν ισχύει για το αστυνομικό προσωπικό που προέρχεται από συνοριακούς φύλακες και μετατίθεται, αποσπάται ή μετακινείται ύστερα από αίτησή του σε Υπηρεσίες των Αστυνομικών Διευθύνσεων Αλεξανδρούπολης, Ορεστιάδας, Λέσβου, Σάμου, Χίου, Α΄ Δωδεκανήσου και Β΄ Δωδεκανήσου. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη μπορεί να ορίζονται και άλλες Αστυνομικές Διευθύνσεις όπου επιτρέπεται η απόσπαση, μετακίνηση ή μετάθεση του εν λόγω προσωπικού.»

Άρθρο 29

Η περίπτωση α΄ της παρ. 6, του άρθρου 5 του ν. 3480/2006 (Α΄ 161) «Οργάνωση, λειτουργία και αρμοδιότητες του Συμβουλίου Απόδημου Ελληνισμού (Σ.Α.Ε.) και άλλες διατάξεις» αντικαθίσταται ως εξής:

« Άρθρο 5
Τακτική Συνέλευση

6.α) Η Τακτική Συνέλευση του Σ.Α.Ε. δύναται να αναβληθεί μέχρι είκοσι τέσσερις μήνες εφόσον συντρέχουν προς τούτο ειδικοί λόγοι, με απόφαση του αρμόδιου για θέματα Απόδημου Ελληνισμού Υπουργού και γνώμη των μελών του Προεδρείου του Σ.Α.Ε.».

'Αρθρο 30

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 2996/2002 (Α΄ 62), όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3530/2007 (Α΄ 36), αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Το Ε.Σ.Ο.Α.Β. έχει διάρκεια δεκαεννέα ετών (2002 - 2020) και αποσκοπεί στη χρηματοδότηση έργων, επενδύσεων, δράσεων, μελετών και δραστηριοτήτων που εξυπηρετούν τους σκοπούς οι οποίοι αναφέρονται στην επόμενη παράγραφο, στην Αλβανία, τη Βουλγαρία, τη Σερβία, το Μαυροβούνιο, την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, τη Ρουμανία και τη Βοσνία - Ερζεγοβίνη.»

2. Τα δύο πρώτα εδάφια της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του ν. 2996/2002 (Α΄ 62), όπως αυτή προστέθηκε με το ν. 3196/2003 (Α΄ 274) και τροποποιήθηκε με το ν. 3530/2007 (Α΄ 36), αντικαθίστανται ως εξής:

«4. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, η παροχή οικονομικής υποστήριξης στην Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας θα γίνει σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο ν. 2362/1995 «Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις» (Α΄ 277), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το ν. 3871/2010 (Α΄ 144) και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής Αναπτυξιακής Συνεργασίας (Development Assistance Committee) του Ο.Ο.Σ.Α.. Το συνολικό ύψος της οικονομικής υποστήριξης της Ελληνικής Δημοκρατίας προς την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας ανέρχεται στο ποσό των εβδομήντα τεσσάρων εκατομμυρίων οκτακοσίων σαράντα χιλιάδων (74.840.000) ευρώ για την περίοδο 2002 - 2020.»

'Αρθρο 31

Το άρθρο 31 του ν. 3730/2008 (Α' 262) αντικαθίσταται ως εξής:

«Με την επιφύλαξη του άρθρου 193 του ν. 4001/2011 (Α΄179), η προθεσμία που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο της παρ.1 του άρθρου 21 του ν. 3581/2007 (Α΄ 140) παρατείνεται μέχρι την 31.12.2013.»

Άρθρο 32
Θέση σε ισχύ

Ο παρών νόμος ισχύει με τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Περιεχόμενο των εκθέσεων διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας

Πρόλογος

Στο παρόν μέρος καθορίζεται ο αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας, ότι η σύσταση ασφαλείας ουδόλως αποτελεί τεκμήριο υπαιτιότητας ή απόδοσης ευθυνών και ότι η έκθεση δεν συντάχθηκε, ως προς το περιεχόμενο και τον τύπο, με την πρόθεση να χρησιμοποιηθεί για δικαστική δίωξη.

(Η έκθεση δεν θα πρέπει να παραπέμπει σε καταθέσεις μαρτύρων ούτε να συσχετίζει οποιονδήποτε αναφέρεται στην έκθεση με πρόσωπο το οποίο κατέθεσε αποδεικτικά στοιχεία κατά τη διάρκεια της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας.)

1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο μέρος αυτό περιγράφονται εν συντομία τα πραγματικά στοιχεία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού: τι, πότε, πού και πώς συνέβη· δηλώνεται επίσης εάν το ατύχημα προκάλεσε θανάτους, τραυματισμούς, ζημίες στο πλοίο, στο φορτίο, σε τρίτα μέρη ή στο περιβάλλον.

2. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει διάφορα επιμέρους τμήματα, όπου παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για τις οποίες ο οργανισμός διερεύνησης κρίνει ότι είναι τεκμηριωμένες, αποτελούν ουσιαστική βάση αναλύσεων και διευκολύνουν την κατανόηση.

Τα τμήματα αυτά περιλαμβάνουν, ειδικότερα, τις ακόλουθες πληροφορίες:

2.1. Στοιχεία πλοίου

Σημαία/Νηολόγιο
Ταυτότητα
Κύρια χαρακτηριστικά
Ιδιοκτήτης και διαχειριστής
Κατασκευαστικές λεπτομέρειες
Ελάχιστη επαρκής επάνδρωση
Επιτρεπόμενο φορτίο

2.2. Στοιχεία ταξιδίου

Λιμένες προσέγγισης

Τύπος ταξιδίου

Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο

Επάνδρωση

2.3. Πληροφορίες σχετικές με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν

Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Ημερομηνία και ώρα

Στίγμα και τόπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες περιβάλλοντος

Εκμετάλλευση σκάφους και τμήμα ταξιδίου

Θέσεις επί του σκάφους

Δεδομένα για τον ανθρώπινο παράγοντα

Επιπτώσεις (για ανθρώπους, πλοίο, φορτίο, περιβάλλον, λοιπές)

2.4. Εμπλοκή παράκτιας αρχής και μέτρα έκτακτης ανάγκης

Πρόσωπα που εμπλέχθηκαν

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν

Ταχύτητα ανταπόκρισης

Μέτρα που λήφθηκαν

Επιτευχθέντα αποτελέσματα

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Στο μέρος αυτό περιγράφεται το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν ως αλληλουχία των κατά χρονολογική σειρά συμβάντων πριν, κατά και μετά το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, καθώς και ο ρόλος που διαδραμάτισε κάθε παράγοντας (πρόσωπα, υλικό, περιβάλλον, εξοπλισμός ή εξωτερικός παράγοντας). Το χρονικό διάστημα που καλύπτει η περιγραφή εξαρτάται από τη στιγμή που επήλθαν τα συγκεκριμένα τυχαία συμβάντα που συνετέλεσαν άμεσα στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν. Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης οιεσδήποτε λεπτομέρειες έχουν σχέση με τη διεξαγόμενη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, περιλαμβανομένων των αποτελεσμάτων εξετάσεων ή δοκιμών.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται χωριστά τμήματα, στα οποία αναλύεται κάθε τυχαίο συμβάν, με σχόλια που αφορούν τα αποτελέσματα οιασδήποτε σχετικής εξέτασης ή δοκιμής διενεργήθηκε στο πλαίσιο της

διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας και σχετικά με οποιοδήποτε μέτρο για την ασφάλεια που ενδεχομένως έχει ήδη ληφθεί για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Τα τμήματα αυτά πρέπει να καλύπτουν ζητήματα όπως:

- τυχαία συμβάντα και συνθήκες περιβάλλοντος,
- ανθρώπινες εσφαλμένες ενέργειες και παραλείψεις, συμβάντα όπου εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά, περιβαλλοντικοί παράγοντες, αστοχίες εξοπλισμού και εξωτερικές επιδράσεις,
- παράγοντες οι οποίοι συνδέονται με λειτουργίες που επιτελούν πρόσωπα, χειρισμούς επί του πλοίου, χερσαία μέτρα διαχείρισης ή με κανονιστικές διατάξεις.

Η ανάλυση και τα σχόλια στην έκθεση καθιστούν δυνατόν να συναχθούν λογικά συμπεράσματα για όλους τους παράγοντες που συνετέλεσαν στο ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων για τους οποίους ήταν ανύπαρκτα ή εκτιμώνται ανεπαρκή μέτρα για την πρόληψη τυχαίου συμβάντος ή/και τα μέτρα που αποσκοπούσαν στην εξάλειψη ή μείωση των επιπτώσεών του.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο μέρος αυτό συνοψίζονται οι παράγοντες που διαπιστώθηκαν ότι συνετέλεσαν στο ατύχημα και τα ελλείποντα ή ανεπαρκή μέτρα πρόληψης ατυχήματος (υλικό, λειτουργίες, σύμβολα ή διαδικασίες) ώστε να αναπτυχθούν μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όπου χρειάζεται, σε αυτό το μέρος της έκθεσης περιλαμβάνονται συστάσεις ασφαλείας που προκύπτουν από την ανάλυση και τα συμπεράσματα και αφορούν συγκεκριμένα θέματα, όπως για παράδειγμα: νομοθεσία, σχεδιασμός, διαδικασίες, επιθεώρηση, διαχείριση, υγεία και ασφάλεια στην εργασία, κατάρτιση, εργασίες επισκευής, συντήρηση, χερσαία συνδρομή και αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Οι συστάσεις ασφαλείας απευθύνονται σε εκείνους που είναι οι πλέον ενδεδειγμένοι για την υλοποίηση τους, όπως για παράδειγμα: πλοιοκτήτες, διαχειριστές, αναγνωρισμένοι οργανισμοί, αρχές αρμόδιες για τη ναυσιπλοΐα, υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS), οργανισμοί άμεσης επέμβασης, διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, με σκοπό την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης προσωρινές συστάσεις ασφαλείας που ενδεχομένως έχουν ήδη προταθεί, ή κάθε άλλη ενέργεια ασφάλειας που ανελήφθη κατά τη διαδικασία της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας.

7. ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

Στον ακόλουθο μη εξαντλητικό κατάλογο, απαριθμούνται πληροφορίες οι οποίες, κατά περίπτωση, επισυνάπτονται στην έκθεση σε χαρτί ή/και σε ηλεκτρονική μορφή:

- φωτογραφίες, ταινίες, ηχογραφήσεις, χάρτες, σχεδιαγράμματα,
- ισχύοντα πρότυπα,
- χρησιμοποιούμενοι τεχνικοί όροι και συντμήσεις,
- ειδικές μελέτες ασφάλειας,
- διάφορες πληροφορίες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Α. ΟΡΙΣΜΟΙ του ΙΜΟ

1. Παρατίθενται ορισμοί όπως αναφέρονται σε Ψηφίσματα και Αποφάσεις του ΙΜΟ:

α. «Ναυτικό Ατύχημα» (Marine Casualty): κάθε συμβάν ή ακολουθία συμβάντων, που κατέληξε σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα, τα οποία έλαβαν χώρα σε άμεση σύνδεση με τις λειτουργίες του πλοίου:

αα) θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ατόμου,

ββ) απώλεια ατόμου από πλοίο,

γγ) απώλεια, τεκμαιρόμενη απώλεια πλοίου ή εγκατάλειψη πλοίου,

δδ) υλική ζημιά σε πλοίο,

εε) προσάραξη ή ανικανότητα (ακυβερνησία) πλοίου να πλεύσει ή εμπλοκή πλοίου σε σύγκρουση,

στστ) υλική ζημιά στη ναυτική εξωτερική υποδομή σε ένα πλοίο, η οποία θα μπορούσε να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, άλλου πλοίου ή ενός ατόμου, ή

ζζ) σοβαρότατη ζημιά στο περιβάλλον ή ενδεχόμενο πρόκλησης σοβαρότατης ζημιάς στο περιβάλλον, η οποία προκλήθηκε από τη ζημιά ενός πλοίου ή πλοίων.

ηη) Ο όρος «ναυτικό ατύχημα» δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη, με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια πλοίου, ατόμου ή του περιβάλλοντος.

β. «Πολύ σοβαρό Ναυτικό Ατύχημα» (Very Serious Casualty): ναυτικό ατύχημα, το οποίο έχει ως συνέπεια την ολική απώλεια πλοίου ή το θάνατο ατόμου ή την πολύ σοβαρή ζημιά στο περιβάλλον. Ως συνέπεια σοβαρότατης ζημιάς στο περιβάλλον εκλαμβάνεται η ρύπανση, η οποία, όπως εκτιμάται από το επηρεαζόμενο παράκτιο Κράτος ή Κράτη ή τη Διοίκηση του Κράτους σημαίας, κατά περίπτωση, προκαλεί μείζονα επιβλαβή επίδραση στο περιβάλλον, ή θα προκαλούσε τέτοια επίδραση χωρίς τις ενέργειες πρόληψης.

γ. «Ναυτικό Συμβάν» (Marine Incident). κάθε συμβάν ή ακολουθία συμβάντων, το οποίο δεν εμπίπτει στην έννοια του ναυτικού ατυχήματος της περίπτωσης (α) και το οποίο συνέβη άμεσα σε σχέση με τις λειτουργίες ενός πλοίου και έθεσε σε κίνδυνο ή εάν δεν διορθωνόταν, θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια ενός πλοίου, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή το περιβάλλον. Εντούτοις, ναυτικό συμβάν δεν

περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη, με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια ενός πλοίου, ενός ατόμου ή του περιβάλλοντος.

δ. «Διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας» (Marine Safety Investigation – εφεξής «διερεύνηση»): έρευνα ή εξέταση ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος, η οποία διεξάγεται με σκοπό την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, τη λήψη διορθωτικών ενεργειών όπου απαιτείται και την αποτροπή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων ή ναυτικών συμβάντων στο μέλλον. Η διερεύνηση περιλαμβάνει τη συλλογή και ανάλυση στοιχείων, τον προσδιορισμό των αιτιωδών ή συμπτωματικών παραγόντων (causal factors) και την κατά περίπτωση διαμόρφωση συστάσεων ασφαλείας.

ε. «Κύριο Κράτος Διερεύνησης» (εφεξής «Κράτος διερεύνησης»): το Κράτος της Σημαίας του πλοίου ή το Κράτος ή τα Κράτη που αναλαμβάνουν την ευθύνη για τη διενέργεια της διερεύνησης, όπως αμοιβαία συμφωνείται σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος και τον Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων.

στ. «Ουσιαστικώς Ενδιαφερόμενο Κράτος» (Involving a substantial interest of the Member State), ένα Κράτος:

αα) το οποίο είναι το Κράτος Σημαίας πλοίου, που ενεπλάκη σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, ή

ββ) το οποίο είναι το Παράκτιο Κράτος που εμπλέκεται σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, ή

γγ) του οποίου το περιβάλλον έχει σοβαρά ή σημαντικά πληγεί εξαιτίας ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος, συμπεριλαμβανομένου του περιβάλλοντος εντός των χωρικών του υδάτων, ή

δδ) όπου οι συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος προξένησαν ή απείλησαν σοβαρότατη βλάβη στο Κράτος ή σε τεχνητά νησιά, εγκαταστάσεις ή κατασκευές στις οποίες δικαιούται να ασκεί δικαιοδοσία, ή

εε) όπου, ως αποτέλεσμα ναυτικού ατυχήματος, υπήκοοι αυτού του Κράτους έχασαν τις ζωές τους ή υπέστησαν σοβαρούς τραυματισμούς, ή

στστ) το οποίο έχει σημαντική πληροφόρηση στη διάθεσή του, την οποία το κύριο Κράτος διερεύνησης θεωρεί χρήσιμη για τη διερεύνηση, ή

ζζ) το οποίο για κάποιον άλλο λόγο εδραιώνει / τεκμηριώνει ενδιαφέρον, που θεωρείται σημαντικό από το Κράτος διερεύνησης.

ζ. «Σοβαρό ναυτικό ατύχημα» (Serious Casualty), σύμφωνα με τους προσαρμοσμένους στα πρόσφατα δεδομένα ορισμούς της Εγκυκλίου 3, της 18ης Δεκεμβρίου 2008, της 37ης Συνεδρίασης της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και Επιτροπής για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, είναι το ατύχημα σε πλοίο, το οποίο δεν κατηγοριοποιείται ως «πολύ σοβαρό» και

αφορά πυρκαγιά, έκρηξη, σύγκρουση, προσάραξη, επαφή, σοβαρή ζημιά λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, ζημιά λόγω πάγου, ρωγμές στο κύτος ή πιθανό ελάττωμα στο εξωτερικό περίβλημα (κύτος) του πλοίου, με αποτέλεσμα:

αα) ακινητοποίηση των κυρίων μηχανών, εκτεταμένη ζημιά στους χώρους ενδιαίτησης, σοβαρότατη κατασκευαστική ζημιά, όπως εισροή από τα ύφαλα κ.λ.π., καθιστώντας το πλοίο ακατάλληλο να συνεχίσει λόγω της κατάστασής του, η οποία δεν είναι σύμφωνη με τις διεθνείς συμβάσεις, εμφανίζοντας κίνδυνο για το πλοίο, τους επιβαίνοντες ή απειλή βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον,

ββ) ρύπανση ασχέτως της ποσότητας και/ή,

γγ) μηχανική βλάβη, η οποία απαιτεί ρυμούλκηση ή αρωγή από τη ξηρά.

η. «Κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος»: οι κατευθυντήριες οδηγίες που υιοθετήθηκαν με την Απόφαση LEG 3(91) της Νομικής Επιτροπής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12-16 Ιουνίου 2006.

θ. «Όργανο Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδίου, (VDR)»: ένα ολοκληρωμένο σύστημα, σύμφωνα με το Ψήφισμα Α.861 της 20ης Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού της 3ης Δεκεμβρίου 1997 και την Απόφαση 163, που υιοθετήθηκε κατά την 78η Συνεδρίαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού, το οποίο περιλαμβάνει κάθε απαιτούμενο στοιχείο διασύνδεσης με τις πηγές εισερχόμενων δεδομένων για την επεξεργασία και κωδικοποίηση, το τελικό μέσω καταγραφής, το τροφοδοτικό και την εφεδρική πηγή ενέργειας, μέσω του οποίου πληροφορίες σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου δύναται να καταγραφούν και να ανακτηθούν με σκοπό την υποβοήθηση του έργου των διερευνητών, μετά από ένα ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν.

ι. «Αιτιώδεις ή Συμπτωματικοί παράγοντες» (Causal Factors): οι πράξεις, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, χωρίς τις οποίες:

αα) το ναυτικό ατύχημα ή το ναυτικό συμβάν δεν θα είχε επέλθει,

ββ) δυσμενείς συνέπειες σχετιζόμενες με το ναυτικό ατύχημα ή το ναυτικό συμβάν δεν θα είχαν πιθανά επέλθει ή δεν θα ήταν τόσο σοβαρές,

γγ) άλλη πράξη, παράλειψη, γεγονός ή συνθήκη σχετιζόμενη με ένα αποτέλεσμα εκ των ανωτέρω υποπεριπτώσεων δεν θα είχε πιθανά επέλθει.

Β. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

(Μέρος της ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων)

Σημείωση: Οι υπογραμμισμένοι αριθμοί υποδηλώνουν ότι τα δεδομένα πρέπει να παρέχονται για κάθε πλοίο σε περίπτωση που στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία.

01. Αρμόδιο κράτος μέλος/Αρμόδιο πρόσωπο για επαφές

02. Κράτος μέλος διερεύνησης

03. Ρόλος κράτους μέλους

04. Θιγόμενο παράκτιο κράτος

05. Πλήθος ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών

06. Ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη

07. Κοινοποιών φορέας

08. Ώρα κοινοποίησης

09. Ημερομηνία κοινοποίησης

10. Όνομα πλοίου

11. Αριθμός IMO/Διακριτικό σήμα

12. Σημαία πλοίου

13. Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

14. Τύπος πλοίου

15. Ημερομηνία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

16. Ώρα ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

17. Στίγμα – Γεωγραφικό πλάτος

18. Στίγμα – Γεωγραφικό μήκος

19. Τοποθεσία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

20. Λιμένας απόπλου

21. Λιμένας προορισμού

22. Σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (ΣΔΘΚ)

23. Τμήμα ταξιδίου

24. Χειρισμός σκάφους

25. Θέσεις επί του σκάφους

26. Ανθρώπινα θύματα:
- Πλήρωμα
- Επιβάτες
- Λοιποί

27. Σοβαροί τραυματισμοί:
- Πλήρωμα
- Επιβάτες
- Λοιποί

28. Ρύπανση

29. Ζημίες σκάφους

30. Ζημίες φορτίου

31. Λοιπές ζημίες

32. Σύντομη περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

33. Σύντομη περιγραφή των λόγων για τη μη ανάληψη διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 17 Δεκεμβρίου 2011

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΔΗΜΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 17 Δεκεμβρίου 2011

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8, τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30

01002642212110024

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004